NUMER ZAWIERA: O szkolnictwo samochodowe w Polsce, Kolej i samochód, „Jubileusz Sekcji motocyklowej S. S. Union", Wystawa automobilowa w Chicago, — Kronika lotnicza, — Kronika automobilowa i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTO LOT

30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 17 grudzień 1929 r. | Nr. 51 (79)

O SZKOLNICTWO SAMOCHODOWE w Polsce.

Rozwój szkolnictwa samochowego w Polsce datuje się od chwili rozwoju przemysłu dorożkarskiego. Duże zapotrzebowanie kierowców przy równoczesnej niewielkiej ich ilości wysunęło konieczność tworzenia nowych kadr kierowców, czego podjęły się nieliczne podówczas szkoły samochodowe. Szkoły te, powstające w dość dużej ilości, przetrwały krótsze lub dłuższe okresy czasu i rzecz naturalna, oparta na krytycznej selekcji przyszłość ich, była z góry przesądzoną: pozostały na rynku jedynie szkoły dobre, których „produkcja" wystarczała całkowicie i do dziś dnia wystarcza na pokrycie zapotrzebowania rynku.

Taki stan szkolnictwa samochodowego w Polsce, uznać możnaby było za stosunkowo dobry i stosunkowo naturalny, gdyby nie fakt, że poszczególne jednostki, upatrując w szkolnictwie samochodowem wygodny sposób zarobkowania, poczęły otwierać „szkoły" samochodowe i, kryjąc się za parawanem stosunkowo poważnych firm—**wyciągać od ludzi przy pomocy nawskroś fałszywej i kłamliwej reklamy—pieniądze.** Szkoły takie pozostają najoczywiściej pod zbyt mało troskliwą opieką Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, pozwalają one sobie bowiem w swej reklamie, na której wyłącznie opierają swoją egzystencję, na wręcz **niedopuszczalne wybryki.** Chodzi tu nam w pierwszym rzędzie o uruchomioną przed mniej więcej pół rokiem, szkołę samochodową Syndykatu Turystycznego i tu zaraz, aby nie nużyć zbytnio Czytelnika, przechodzimy do negatywnych i pozytywnych faktów, stwierdzając, iż:

1) Nieprawdą jest, jakoby szkoła Syndykatu Turystycznego — była szkołą tego Syndykatu — prawdą jest natomiast, iż Syndykat ten udzielił niejakiemu p. Aprillowi koncesji na założenie szkoły pod nazwą „Szkoły Syndykatu Turystycznego";

2) Nieprawdą jest, jakoby szkoła Syndykatu Turystycznego, była szkołą tego Syndykatu—prawdą jest natomiast, że jest ona prywatnym przedsiębiorstwem pana Aprilla;

3) Nieprawdą jest, jakoby szkołę prowadził Syndykat Turystyczny — prawdą natomiast jest, iż szkołę pod taką firmą prowadzi niejaki pan Aprill na swój własny rachunek pod firmą Syndykatu, płacąc temu ostatniemu jedynie pewien procent umowny;

4) Nieprawdą jest, jakoby szkoła była bogatą — prawdą jest natomiast, iż bogatym jest p. Bogumił Rosenblatt, mojżeszowego wyznania obywatel Łodzi, były dyrektor Warszawskiego Banku Zjednoczonego, który, pana Aprilla finansuje;

5) Nieprawdą jest, jakoby inne szkoły samochodowe wysyłały na dworce kolejowe ajentów-pałkarzy, którzy przemocą uprowadzają uczniów do innych szkół—prawdą natomiast jest, jak to stwierdzają pisma codzienne, iż ajentów takich w swej nielojalnej konkurencji wysyła p. Aprill, prowadzący swą „szkołę" pod firmą Syndykatu Turystycznego;

6) Nieprawdą jest, jakoby „szkoła" p. Aprilla posługiwała się reklamą uczciwą — prawdą natomiast jest, iż posługuje się ona reklamą nieuczciwą;

7) Nieprawdą jest, jakoby „szkoła" p. Aprilla była szkołą najpoważniejszą — prawdą natomiast jest, że „szkoła" ta ma bardzo mało danych do tytułu poważnej, zbyt bowiem krótko egzystuje i mało ma doświadczenia w nauczaniu, by uczyć poważnie;

8) Nieprawdą jest, jakoby inne, rzeczywiście poważne zakłady naukowe w zakresie automobilizmu chwiały się pod wpływem kłamliwej reklamy, p. Aprilla i jakoby ograbiały swych uczniów—prawdą jest natomiast iż poziom wyszkolenia w „szkole" p. Aprilla jest najprawdopodobniej tak samo niskim, jak niskim jest poziom jego reklamy, oraz prawdą jest, iż redakcja pisma naszego, jest w posiadaniu protokółu, stwierdzającego nielojalność postępowania pana Aprilla w stosunku do innych szkół samochodowych i podpisanego przez właścicieli tak poważnych zakładów naukowych, jak szkoła samochodowa Y. M. C. A., inż. Froma, Prylińskiego, Tuszyńskiego i in.

Cóż na to wszystko Pan Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego?

Cóż na to Syndykat Turystyczny?

* * *

Reforma szkolnictwa samochodowego jest rzeczą konieczną. Reformę tą zacząć należy od zamykania szkół takich, jak szkoła Syndykatu Turystycznego, własność p. Resenblatta i Aprilla. Tak samo, jak prawnik może zostać adwokatem dopiero po odbyciu aplikacji, jak lekarz otrzymuje prawo praktyki dopiero po odbyciu praktyki szpitalnej, tak samo prawo szkolenia otrzymać powinien jedynie fachowiec o niewątpliwej etyce kupieckiej. *Tego niestety o p. Aprillu powiedzieć nie można.* I dlatego jego sprawę oddajemy bacznej uwadze Pana Ministra W. R. i O. P., społeczeństwa i zainteresowanych.

Do spraw zaś ustawodawstwa w sprawach szkolnictwa samochodowego, powrócimy na łamach naszego pisma, w najbliższej przyszłości.

Wieczór jubileuszowy motocyklistów łódzkich.

p. Władysław Grabowski Mistrzem sekcji motocyklowej S. S. „Union".

Jubileusz pięciolecia sekcji motocyklowej „Union" obchodzony był w dniu 30 ub. m. nadzwyczaj uroczyście. W pięknie udekorowanej sali *w lokalu własnym* zebrało się blisko dwustu zaproszonych gości.

Wieczór zagaił prezes Stowarzyszenia *Artur Thiele*, podnosząc zasługi i wyliczając sukcesy najmłodszej latorośli „Union" — sekcji motocyklowej, która jest *chlubą „Unionu"*. Z kolei zabrał głos przewodniczący sekcji motocyklowej, jeden z jej założycieli p. *Bertold Fude*, który odczytał dłuższe, bardzo interesujące sprawozdanie, które było wiernem odbiciem pięknego rozwoju sekcji:

Projekt zorganizowania sekcji powstał w marcu 1925 roku i akces swój zrazu zgłosili pp.: *Fude*, kpt. *Zwiezdowski*, por. *Slaski i Fogel*. Po ukonstytuowaniu się Polskiego Związku Motocyklowego, w skład którego weszło 6 klubów założycieli, pomiedzy in. i S. S. „Union", powierzono Łodzi zorganizowanie pierwszych w Polsce szosowych zawodów o mistrzostwo Polski, które się też odbyły w dn. 25.X.25 r. na trasie Zgierz — Łowicz — Kutno — Kłodawa — Uniejów — Łęczyca — Zgierz (220 klm.).

W r. 1926 liczba członków sekcji wzrosła do 12. W roku tym przystąpiono poraz pierwszy od czasu wybuchu wojny, do urządzenia zawodów motocyklowych na torze (13.VI.26 r. i 4 VII 26 r.) z udziałem zawodników z Gdańska, Poznania i Łodzi. Ogółem odbyło się na torze 11 biegów w których brało udział 24 zawodników, w tem 6 unionistów zostało nagrodzonych. Pozatem rok 1926 nie przyniósł większych sukcesów, chyba że wymienimy start Unionisty Andersa na wyścigach w Poznaniu zakończony powodzeniem w postaci zdobycia 2-go miejsca.

W roku 1927 rozwój sekcji motocyklowej przybrał na sile. Liczba członków została podwojona. Już pierwszy start w tym roku jest pełnym sukcesem motorzystów zielonych. 11 września 1927 roku w zjeździe gwiaździstym do Warszawy na 9-ciu startujących, łodzianie zajęli siedem pierwszych miejsc. 9-te i 13-te. osiągając największą ilość punktów dodatnich 25-go września—tegoż roku odbył się pierwszy kilometrelancé na szosie Szadek — Warta, który przyniosł wyniki zadawalające. Największą szybkość osiągnął Władysław Grabowski — 105 klm. 263 mtr. Pierwszy występ motocyklistów łódzkich z wybitną klasą zagranicznych i krajowych jeźdźców miał miejsce 9.X27 r. na międzynarodowych zawodach szosowych pod Grudziądzem o mistrzostwo Polski. Grabowski, Zwiezdowski, Eugenjusz Schönborn i Wegner *przywożą tytuły mistrzów Polski* i dwa trzecie miejsca, co jest nielada sukcesem. Pierwszy raid dookoła Łodzi na przestrzeni 178 klm. zakończył się również sukcesem, na 14-tu bowiem uczestników — 13-tu ukończyło raid z punktami dodatnimi.

Rok 1928 jest dla rozwoju sportu motocyklowego w Łodzi niemal że decydującym. Mamy bowiem do zanotowania dalszy jego rozwój, tak pod względem liczebności, jak i pod względem urządzanych imprez. Drugi raid dookoła Łodzi, *trzecie miejsce Grabowskiego* na zawodach w Warszawie, piękne zwycięstwo Kissa w dwudniowym raidzie Polskiego Związku Motocyklowego (700 klm.: Łódź — Kalisz — Poznań — Oborniki — Kcynia — Bydgoszcz — Toruń — Kowalewo — Rypin — Płońsk — Warszawa), drugie miejsce Eugenjusza Schönborna na Mistrzostwach Polski



Chluba Sekcji motocyklowej S. S. „Union" — p. Wł. Grabowski po wyborze i dekoracji.

i Grand Prix po Grudziądzem, zjazd gwiaździsty do Łodzi, gymkhana w Helenowie, *pełnowartościowy sukces Mentzla* w międzynarodowym zjeździe gwiaździstym do Berlina (drugie miejsce) — oto dorobek motorzystów zielonych w roku 1928.

Rok 1929, rok jubileuszowy rozpoczęto pierwszym w Polsce raidem zimowym na 260 klm. Raid ten odbył się przy 18 stopniach mrozu, po dużych opadach śnieżnych. Uczestniczyło w nim 14 zawodników i wszyscy w dobrej formie ukończyli go. Raid ten przekonał ogół, że sport motocyklowy *może być również dobrze uprawiany zimą jak i latem*. Trzeci raid motocyklowy dookoła Łodzi gromadzi na starcie, również i motorzystów stołecznych. W jeździe gwiaździstym do Łodzi 44 zawodników przyjechało tego dnia w przepisowym czasie 18.466 klm. W zjeździe gwiaździstym do Poznania, łodzianie zajmują miejsca od I do VIII, oraz XII i XIII, po



Kpt. Zwiezdowski wielokrotny zwycięsca w zawodach motocyklowych, jeden z pierwszych członków sek. mtt. S. S. „Union".

zatem dwaj unioniści Fiedler i Richter biorą udział w zjeździe gwiaździstym do Zoppot. W zawodach o mistrzostwo Pomorza pierwsze miejsce w swej klasie *zajął Grabowski*.

Oto krótki przegląd dorobku sportowego motorzystów „Unionu". Dorobek faktycznie imponujący.

Sprawozdanie przewodniczącego sekcji p. Fudego przyjęto z prawdziwym aplauzem.

Z kolei zabrał głos w imieniu zawodników p. Werner, który dziękuje kierownictwu za tak troskliwą opiekę. Następnie przemawiał wiceprezes Rode, który podniósł wielkie zasługi położone około rozwoju tej gałęzi—*przez kapitana sekcji Władysława Grabowskiego*, który duszą i ciałem oddany jest temu sportowi. W imieniu zawodników przemawiał jeszcze p. Nestler, który wręczył pp. *Fudemu, Grabowskiemu, Wernerowi i Kisterowi* piękne upominki.

Na tem zakończono pierwszą część oficjalną bankietu, poczem przystąpiono do *dekoracji mistrza* i dwóch wicemistrzow, oraz dwudziestu kilku najpoważniejszych a przytem pilnych zawodników. Mistrz Grabowski otrzymał wspaniały wieniec laurowy z szarfą, medal złoty, żeton, oraz szereg innych jeszcze odznaczeń.

KOMUNIKAT PRASOWY

Automobilklubu Polski

Warszawa. 10 grudnia 1929 r.

W dn. 7 b. m. odbył się w Automobilklubie Polski doroczny Zjazd wszystkich klubów automobilowych polskich, zrzeszonych z Automobilklubem Polski. W Zjeździe tym wzięło udział około 50 delegatów klubów, łącznie z prezydjami klubów na czele. Obrady trwały przez cały dzień 7 b. m.

Posiedzenie ***zagaił Prezes Automobilklubu Polski***, p. Karol hr. Raczyński, poczem przewodnictwo objął Vice-Prezes i Prezes Komisji Sportowej A. P., p. Janusz Regulski.

Na wstępie p. Prezes Regulski scharakteryzował wszystkie zawody ubiegłego roku, oraz przedstawił sprawy organizacyjne na terenie Polski oraz międzynarodowym, poczem omówiono program sportowy na r. 1930, oraz ustalono ***Kalendarz Sportowy*** na r. 1930.

Zebrani delegaci klubów automobilowych polskich, na podstawie rezultatów osiągniętych w r. 1929, ***przyznali tytuł Mistrza Polski*** w jeździe automobilowej za r. 1929 p. ***Janowi Ripperowi.***

Po odbytem w lokalu Automobilklubu Polski śniadaniu, popoludniu, rozważano sprawy turystyczne pod przewodnictwem Prezesa Komisji Turystycznej A. P., p. ***inż. Mieczysława Rappe.*** Omówiono szczegółowo stan rozwoju Biur Turystycznych we wszystkich klubach, oraz dalsze ich prace. Roztrząsano sprawy naprawy i budowy dróg, ratownictwa drogowego, które zostało zainicjowane przez Automobilklub Polski łącznie z Czerwonym Krzyżem, wydawnictw przewodników automobilowych i t. p.

Obrady wykazały stały rozwój organizacji automobilowych i poważny ich wpływ na rozwój automobilizmu, jako też zgodną współpracę wszystkich klubów automobilowych polskich.

Wieczorem tegoż dnia, w salonach Automobilklubu Polski, odbyło się wręczenie odznaki oraz dyplomu Mistrzowi Polski, p. Janowi Ripperowi, przez Prezesa A. P., Karola hr. Raczyńskiego.

KOMUNIKAT PRASOWY

Automobilklubu Republiki Czechosłowackiej.

1|XII-29 r.

Przepisy dotyczące przekraczania granicy Czechosłowacji, przez samochody ciężarowe, traktory, wozy meblowe motorowe, samochody straży ogniowej, sanitarne samochody do przewożenia zwłok, taksówki i autobusy.

W myśl artykułu 169 §§ a) i b) instrukcji o wykonaniu rozporządzenia z dnia 15 grudnia 1927 r. ogłoszonego w numerze 168 „Dziennika Praw i Rozporządzeń" — właściciel samochodu jednego z wyszczególnionych powyżej typów, winien posiadać przy przekroczeniu granicy czechosłowackiej, oprócz tryptyku względnie książeczki z przepustkami granicznemi, jeszcze specjalne pozwolenie na prawo wjazdu na terytorjum czechosłowackie.

Pozwolenia tego rodzaju wydawane są przez krajową dyrekcję ceł (Zemske financni reditelstvi) tego okręgu, któremu podlega urząd celny graniczny, przez który projektowany jest wjazd do Czechosłowacji.

Pod słowem "autobus" należy rozumieć pojazd mechaniczny, posiadający ponad 8 miejsc, lub też samochód ciężarowy, przystosowany stale lub prowizorycznie do przewożenia pasażerów.

Właściciel pojazdu mechanicznego, winien złożyć pod adresem dyrekcji ceł (spis odnośnych instytucyj zamieszczamy poniżej) ostęplowane podanie, zawierające następujące dane: 1) rodzaj samochodu, 2) numer rejestracyjny, 3) nazwa urzędu względnie urzędów celnych przez które projektowany jest wjazd, 4) cel podróży (wycieczka jednorazowa w określonym kierunku, podróż okrężna w celach handlowych, zarobkowa etc.

Instytucje upoważnione do wydawania odnośnych pozwoleń są następujące: „Zemske financni reditelstvi w Pradze czeskiej (kompetencja obejmuje właściwe Czechy). "Zemske financni reditelstvi" w Brnie Morawskiem (Morawy), Generalne financne reditelstvi" w Bratislavie (Słowacja), „Zemska financni reditelstvi" (Użhorod (Ruś Podkarpacka).

W żadnym razie, nie należy wskazywać w podaniu ogólnikowo wszystkich urzędów celnych, należy jedynie wskazać jeden lub dwa urzędy, które odnośna dyrekcja zawiadomi o ewentualnym przejeździe.

Samochód i kolej.

Artykuł daje rzut oka na politykę ekonomiczną w tej sprawie. Część I dotyczy sytuacji, jaką zajmują linje samochodowe (dalekobieżne) w całokształcie komunikacji; Część II dotyczy prawodawstwa w odniesieniu do linij; Część III dotyczy środków współpracy i usprawniania się kolei; Część IV stosunków prawnych i faktycznych, oraz dezyderatów w Polsce.

I.

Zadaniem gospodarczem komunikacji jest stworzenie możliwie równych szans produkcyjnych i konsumcyjnych dla wszystkich. Pod tym względem samochód zorganizowany w publiczne linje stał się po wojnie pierwszorzędnym czynnikiem uzupełniającym, dotychczasowe środki komunikacyjne i zastępującym je tam, gdzie one nie istniały lub funkcjonowały gorzej.

Nowy środek wyrugował ruch konny, zachwiał egzystencję kolejek, wydarł część przewozów kolei, tramwajowi, statkom. A zaletami, które to sprawiły są: jego lekkość, niezależność od torów, docieranie do domów i warsztatów i najdalszych zakątków, niedostępnych geograficznie i ekonomicznie dla innych środków, uproszczenie procesu przewozowego, rynkowość taryf — luksusowość etc.

W Europie od czasu demobilizacji i po okresie inflacyjnym, notowany jest niebywały rozrost nowego środka i proces ten nie jest ukończony. Początkowo sprzyjał mu entuzjazm wszelkich kół. Dopiero z chwilą, gdy rozrost ten począł obok dodatnich skutków, wywierać również pewne ujemne wpływy na strukturę komunikacyjnej gospodarki powojennej, obudziła się krytyka, domagająca się publicznej regulacji tej dotychczas zupełnie swobodnie rozwijającej się gałęzi komunikacji.

Głosy krytyki oparte na doświadczeniu, wskazały na niezdolność samochodu do przewozów masowych podstawowych surowców i produktów, jak również masowego transportu osób. Z reguły też samochód nie jest zdolny przejąć rolę kolei na dystansach dalekich (ponad 100 — 200 km.), a koszta własne i eksploatacyjne (przynajmniej w Europie) są dla samochodów większe. Poddano także w wątpliwość większą szybkość samochodu, wskazano na olbrzymie koszta, niepokrywane przez samochody, a wydawane na budowę specjalnych dróg służących głównie dla samochodów.

Szczególnie ostra krytyka posypała się ze strony kolei, gdy została ona zagrożona w zakresie najbardziej konkurencyjnym, a mianowicie na krótkich odcinkach równoległych przy przewozach drobnych, a przedewszystkiem na torach wąskich. Tu nieraz egzystencja jej została zachwiana. Obrońcy kolei, poczęli wskazywać na niezastąpioną przez samochód pożyteczność kolei, na marnujące się w inwestycjach kolejowych kapitały, na nadmiar inwestycyj komunikacyjnych. Równocześnie przekonano się, o daleko idących możliwościach usprawniania się kolei, zwłaszcza, gdy bierze się ona do współpracy z samochodem.

Również wewnątrz miast skonstantowano, iż samochód nie może wyrugować innych środków komunikacyjnych, pracujących masowo i taniej, do których należy tramwaj, albo kolejka podziemna, natomiast on to jest główną przyczyną zatorów ulicznych.

Troska o problemy konkurencyjne, prowadzące do głębokich i niebezpiecznych tarć, marnujących duży kapitał, troska o należyte wypełnianie roli publicznej, przez linje samochodowe troska o zawarowanie interesu osób trzecich, dość wcześnie pochłonęła państwa europejskie do ingerencji spraw komunikacji samochodowej linjowej.

Niezależnie od liberalnego, czy też prohibicyjnego systemu, jakie obrały sobie poszczególne państwa w rozwiązaniu tej sprawy, nagół przyjął się wszędzie pogląd określający rolę samochodu publicznego, jako pośrednią pomiędzy koleją i ruchem konnym. Zbliżając się do roli kolei, nie może on zastąpić jej, jako arterja, natomiast doskonale uzupełnia jej pracę i wpływa na jej ulepszanie się. Wszystkie też państwa, jak również kongresy międzynarodowe starają się iść w kierunku celowego popierania obydwu komunikacyj i protegowania ich współpracy, a na tej drodze dążą one do usunięcia szkodliwych i kosztownych tarć.

Środkiem ingerencji państwowej, jest ustawodawstwo samochodowe zasadnicze, fiskalne, techniczno-przewozowe, drogowe, komunikacyjne etc. Systemem przyjętym jest bądź system liberalny (Ameryka, Anglja, Holandja, Polska), bądź koncesyjny (Niemcy, Włochy, Austrja, Belgja i inne państwa, posiadające koleje państwowe).

II.

Przystępując do szczegółowego omówienia głównych problemów prawodawstwa samochodowego trzeba na wstępie zaznaczyć, iż ważnym momentem, jest określenie to jest zdefiniowanie prawne linij samochodowych podpadających regulatywom prawnym. Od tej definicji zależą granice działania specjalnych norm dla linij.

Jako wzór pod tym względem, służyć może ujęcie ustawy niemieckiej. Linja samochodowa podpadająca specjalnym regulatywom prawnym powinna być tylko *linja o charakterze publicznym*, t. j. dostępna dla wszystkich, zatem z wykluczeniem n. p. linij hotelowych, fabrycznych, wycieczkowych, prywatnych. Należy uważać za linjowe wszelkiego rodzaju pojazdy mechaniczne, jednakże o pewnym minimalnym wymiarze tonażowym lub pojemnościowym, aby nie należały tu dorożki. Oddzielnie należy traktować linje osobowe od towarowych, gdyż pracują one na odmiennych warunkach eksploatacyjnych, gospodarczych, finansowych. Linjowemi są tylko samochody *łączące najmniej dwie gminy*. Ruch wewnątrz miast podlega zupełnie innym warunkom i czysto lokalnym. Ważnem jest ustalanie określonego odcinka geograficznego, co łącznie z niezbędną dla wszelkiej komunikacji publicznej stałością i regularnością, stanowi gwarancję i najistotniejszą cechę linji samochodowej. Linjowym nie może *być też ruch bezzarobkowy*.

Łącząc powyższe cechy, otrzymamy definicję linji, jako przedsiębiorstwa publicznej komunikacji samochodowej, osobowej lub towarowej, prowadzonego zarobkowo w sposób regularny i stały na określonym odcinku—pomiędzy conajmniej dwoma gminami.

Stosowanie do systemu obranego przez dane państwo linję samochodową, poddaje się przepisom koncesyjnym, bądź też poprzestaje się tylko na pomienionym już prawodawstwie techniczno-przewozowym, policyjnem, komunikacyjnem etc.

Za systemem koncesyjnym, przemawiają różne względy dotyczące lepszej ochrony interesu publicznego. Przeciwnicy tego systemu wysuwają na pierwszy plan, sam rozwój i rozrost przedsiębiorstw przewozu i produkcji.

Oto najważniejsze motywy zwolenników systemu koncesyjnego:

1) Koncesja jest jedynym skutecznym środkiem w ręku państwa do regulowania rozwoju komunikacji samochodowej. W parze z prawem do przewozu idzie tu obowiązek przewozu. Rezygnując z udzielania prawa przewozu, wypływającego z ingerencji państwa, jako nadzorcy komunikacji, czyni państwo obowiązek przewoźcy luźnym i ten ostatni łatwo przerzuca się z imprezy w imprezę na czem traci publiczność.

2) Koncesja pozwala zbadać czy linja będzie celową i pożyteczną, czy w danych warunkach nie przyniesie więcej szkód, niż zysków n.p. niszcząc słabe drogi, obierając nienadające się drogi, podejmując się dorywczych zadań. Taksamo można z góry zbadać zdolność osobistą i finansową przedsiębiorcy do dokonania imprezy, której się dla celów publicznych podejmuje i zdolność do odszkodowań. Państwo może tu protegować koncentrację, organizację, tudzież koordynację pracy samochodowej.

3) Koncesja może zawarować interesy osób trzecich, posiadaczy dróg, osób i pasażerów zainteresowanych w układaniu kierunku linij. Częstokroć zdarza się, że dwie gminy popierają i subwencjonują dwa zażarcie konkurujące ze sobą przedsiębiorstwa.

4) Drogą koncesji uzyskać można usunięcie tarć z koleją, nagięcie do współpracy, usunięcie nieracjonalnej komunikacji równoległej, opinjowanie zarządów kolejowych a nawet zakaz konkurencyjny w bardzo jaskrawych wypadkach do których zaliczyć należy, zwłaszcza unicestwianie dochodowej eksploatacji kolejek. Samochód nie mogąc podjąć się ekonomicznego (tańszego) przewozu wszelkich towarów, gdy jest w nadmiarze, marnuje równoległą kolejkę, bez większego pożytku dla ogółu, odrywając od niej przewóz dochodowy i czyniąc jej eksploatację deficytową. Zdarzało się niejednokrotnie zwł. w Niemczech, iż z tego tytułu ogół społeczeństwa dopłacał znaczne kapitały na subwencje kolejek, gdy zaś ostatecznie linja wąska musiała być zawieszoną i na marne poszedł kapitał włożony w nią, wyszło na jaw iż samochód zadań jej wszystkich spełnić nie był w stanie a w każdym razie spełniał je drożej.

5) Wszelkie publiczne środki komunikacyjne są koncesjonowane, lub zmonopolizowane. Na tej drodze łatwiejszą do osiągnięcia koncentracja, podjęcie pewnej, regularnej i odpowiedzialnej pracy dla dobra ogółu. Traktowanie inaczej linij samochodowych niż kolei, lotnictwa i żeglugi, nie jest uzasadnionem, wobec celów publicznych, jakie mają one spełniać. Koncesja ściągnie większe kapitały do regularnej pracy samochodowej linjowej, a z drugiej strony uspokoi i zachęci również tych kapitalistów, którzy dzięki chaotycznej liberalnej polityce samochodowej, unikają inwestowania kapitałów w koleje i kolejki. Koncesja ma mieć charakter komunikacyjny, nie zaś przemysłowy, drogowy etc.

Argumenty powyższe, oraz inne, dyskutowane już były na szerokim świecie. Niedawno ukończono kampanię taką w Anglji, gdzie utrzymano system liberalny, jednak nadano kolejom pewne przywileje ograniczające samochody. Nagół wszystkie kraje, posiadające koleje państwowe, mniej z przeznaczenia swego komercjalne i ruchliwe, posiadają system koncesyjny tak dla ruchu osobowego, jak i częściowo towarowego. Najdalej idzie Belgja, zmierzająca do upaństwowienia linij samochodowych. System francuski, można nazwać fuzyjnym: linje całkowicie zależą i są prowadzone, przez towarzystwa kolejowe i szkodliwych tarć konkurencyjnych wobec tego niema.

Pomijając dalszą dyskusję na temat, czy koncesja jest wskazaną czy nie — przyjdziemy teraz do rozpatrzenia jej materjalnej strony. Stosownie do wskazanych argumentów na treść koncesji, składa się pozwolenie udzielone danej osobie lub przedsiębiorstwu na prowadzenie przedsiębiorstwa po określonej drodze, ew. za odszkodowaniem właścicieli dróg prywatnych, po uzgodnieniu kwestji konkurencyjnej kolejowej. Koncesji udziela się dla określonego taboru i pod oznaczonemi specjalnymi warunkami na pewien okres czasu, który powinien być obliczony indywidualnie, według istniejących konjunktur, zawsze najmniej na okres zużycia się danego taboru t. j. na 3 — 5 lat. Gdy koncesjonarjusz podejmie się pewnych zobowiązań drogowych, inwestycyjnych, czas ten może być przedłużony. Poza pewien czasokres, koncesja nie powinna być udzielaną, gdyż mogłaby stwarzać warunki niedogodne dla publiczności, niewykonalne dla przedsiębiorcy i nieaktualnie do narastających lub zanikających potrzeb. Należałoby przewidzieć koncesje sezonowe (targi, wystawy, letniska). Czas amortyzacji danego samochodu oblicza się według kosztów amortyzacji inwestycji, oprocentowania podatku, budynkowych wydatków, zapłaty szofera, oświetlenia, smarów, ogrzewania, paliwa, czyszczenia, opon, zapasów, reparacyj i administracji linji. Koncesja winna być osobistym prawem. Nie powinien być od niej nikt zwalniany (kolej, poczta), gdyż w danym wypadku chodzi o jednolitą akcję planową. Koncesja winna być udzielana w formie i w czasie dokładnie określonym od chwili złożenia podania. Dla udzielania jej winna być wyznaczona jedna komunikacyjna władza nadzorcza i ustalony tryb instancyj zwł. na wypadek sportu.

Niezależnie od przyjęcia systemu koncesyjnego czy też oparcia się na założeniach liberalizmu — inne jeszcze przepisy prawodawstwa linij samochodowych regulują uzgodnienie działalności tych linij z interesem publicznym. Zasadnicze ustawy dotyczące wogóle komunikacji samochodowej uzupełniane są tu przez rozporządzenia wykonawcze dotyczące linij. Wymienić trzeba tutaj: przepisy techniczno ruchowe, dotyczące sprawności danego mechanizmu i uposażenia go w odpowiednie przyrządy i zapasy. Anglja posunęła się tak daleko, że oznacza maksymalny wymiar samochodów. Tu należą też przepisy bezpieczeństwa i wygody pasażerów hamulce specjalne, użycie kół pneumatycznych, oświetlenie, ogrzewanie, maxsimum naładunku,

wygoda siedzeń,) dalej przepisy przewozowo-taryfowe (bilety, bagaż, taryfy, poczekalnie, rozkłady jazdy ustalone na określony czas i ogłaszane przepisy o odpowiedzialności za osoby i towary). Inne przepisy krępują pasażerów i mają charakter policyjno-porządkowy. Uregulowaną musi być sprawa rejestrowania linij samochodowych, tam gdzie niema systemu koncesyjnego, tudzież sprawa kontrolowania czynnych linij.

Osobno wymienić trzeba sprawę opodatkowania samochodów a szczególnie przedsiębiorstw linjowych, które na cele budowy dróg, podobnie jak kolej na cele budowy swych torów, muszą łożyć pewne sumy, nie zdając się tylko na ciężary podatkowe ponoszone, przez ogół obywateli. Bez takiego opodatkowania kolej ma słusznie do twierdzenia, iż nie pracuje ona w równych prawnych warunkach jak samochód, gdyż pokrywa kolosalne inwestycje—koszta utrzymania, sygnalizacji, zabezpieczeń, przewozów publicznych, a przecież nie posiada ona rynkowej taryfy samochodu, lecz narzuconą przez państwo taryfę polityczną, którą samochód dzięki lepszym warunkom prawnym podkopuje, odrywając kolei cenne przewozy drobne. W Anglji samochody płacą 50 proc. kosztów budowy dróg, w Niemczech zaledwie kilkanaście procent. Wydatki zaś na te drogi wzrosły niepomiernie.

III.

Przechodząc do nakreślenia warunków ekonomicznych konkurencji i współpracy pomiędzy samochodem i koleją, należy zaakcentować ważność koncentracji linij samochodowych w większe zrzeszenia produkcyjne. Koncentracja umożliwia lokalny podział pracy i porozumienie, umożliwia (zwłaszcza tam gdzie to dotyczy linij zbiegających się) oszczędną eksploatację taborową garażową, zapasową, umożliwia prowadzenie interesów ubocznych, jak powszechnych garażów, szkół samochodowych, lotnych napraw dla ogółu komunikacji samochodowej. Koncentracja jest bądź kapitalistyczna bądź zawodowa, wyrażająca się w stowarzyszeniach. Jako specjalny typ organizacyj uchodzić mogą, organizacje pomocnicze kolejowo-samochodowe, pośredniczące w sprawach ruchowo-przewozowych, rozkładowych, taryfowych. We Francji działa taka organizacja, mająca na celu usunięcie wszystkich niepożądanych skutków wzajemnych tarć, rozwiązując je na zasadzie taniości, pewności i regularności tej czy tamtej komunikacji. W Niemczech Reichstag dąży do usunięcia t. zw. Gegeneinander i Durcheinanderarbeiten poszczególnych wielkich i małych przedsiębiorstw i w tym celu ma być utworzona specjalna organizacja t. zw. Arbeitsgemeinchaft.

Ważnem jest by takiej organizacji odpowiadała również organizacja władz zainteresowanych w ruchu samochodowym, w formie Rad Samochodowym ew. też z udziałem przedstawicieli produkcji.

Koncentracja samochodowa podnosi stan komunikacji samochodowej. Natomiast na kolej spadł nieuchronny obowiązek i potrzeba obrony w formie usprawnianń i komeracjalizowania się. Pod tym względem konkurencja samochodowa posiada niezwykłe zasługi. Odrętwiała, (zwłaszcza państwowa) kolej, zmuszona została w całym szeregu krajów, do wszczęcia silnej akcji obronnej, w zakresie przewozowo-handlowym, który przestał być jej monopolem faktycznym. Rozpoczął się wyścig o pewne nieokreślone ściśle tereny działalności handlowej i przewozowej. Tu koleje prywatne, obracające płynnemi kapitałami i prowadzone bardziej po kupiecku, dają przykład tej zagorzałej walki obronnej, wiodącej do coraz lepszego usprawniania komunikacji kolejowej. Koleje państwowe idą za nimi powolniej, nie mając ani takich kapitałów ani takich prerogatyw i skłonniejsze są one do operowania bronią negatywną t. j. domaganiem się zrównania szans prawnych samochodów i kolei (koncesja, podatek etc.). Nie ulega wątpliwości, iż konkurencja samochodowa stanowi jeden więcej argument, przemawiający za skomercjalizowaniem kolei państwowych, co odbiło się w licznych państwach dokonaną reorganizacją kolei. Wprawdzie kolej państwowa, zazwyczaj obejmująca cały kraj, lżej ponosi straty eksploatacyjne, utrudniony jednak zarząd prowadzony z urzędu, większa zależność od uzgadnianej polityki państwowej, brak rzutkości spowodowany współodpowiedzialnością — powiedzie ją także z czasem do strat poważniejszych, które odbić się muszą na dalszym jej rozwoju, jeśli pod tym względem nie zostanie jej ułatwiona akcja komercjalizacyjna.

Wzorem usprawnień są poczynania kolei amerykańskich, konkurujących od dawna pomiędzy sobą i samochodami.

Po części na rzecz kolei, przypada przyrost przewozów jakie dają linje nierównoległe. Ten przyrost jest bardzo znaczny, choć nie dorównywa ani w połowie stratom poniesionym przez kolej przy konkurencji równoległej. W kraju o dużej produkcji samochodów, w Ameryce, sam przemysł samochodowy przysparza kolejom ogromne i cenne transporty.

Usprawnieniami techniczno-przewozowemi są przedewszystkiem zabiegi kolei, zmierzające do przyśpieszenia komunikacji kolejowej. Tu należy elektryfikacja linij, zwłaszcza na małych przestrzeniach, a gdzie ona się nie opłaca inna organizacja szybkich i częstych przewozów (motorowozy, małe i lekkie pociągi szybkobieżne). Pod tym względem ważną rolę odgrywa też reorganizowanie rozkładów jazdy. Częstotliwości, lekkości i gęstości przewozów, musi odpowiadać zorganizowanie szybkiego dowozu do i od kolei. Pierwotnie utracone przewozy drobnicowe powróciły do kolei, gdy zorganizowała ona zapomocą własnych lub obcych samochodów, dowóz do — od domu klijenta. Przykładem może być organizacja kolei angielskich, gdzie samochód przypisany do danej stacji macierzystej na zamówienie objeżdża klientów za specjalną opłatą dodatkową, zwożąc towar do stacji i odwożąc go klijentom. Specjalne udoskonalenia tego dowozu, prowadzą do przyjęcia przez kolej czynności magazynu składowego, w którym towar spoczywa do odpowiedniej dyspozycji dodatkowej klienta, który może wydać polecenie wydawania poszczególnych części przesyłki poszczególnym odbiorcom. Ta rozwózka przesyłki, bądź następuje samochodem kolei, bądź z całkowitem wynajmem samochodu do dyspozycji nadawcy, bądź z dostawą do innej kolei, bądź wreszcie z wydawaniem towaru z magazynu samochodom prywatnym.

W Ameryce przewóz z domu do domu ma jeszcze większe znaczenie. Tu drobne przesyłki kolej wozi nieraz tylko samochodami. Typy dowozu, rozwinięte tu, łączą się z organizacją stacyj miejskich. Istnieje też zwóz przesyłek drobnych w całowagonowe. Przesyłkę odwozi się do stacji miejskiej bezpłatnie. Kolej zyskuje przez to niezwłoczne opróżnienie drogiej wewnątrz miasta bocznicy i torów rozładunkowych, klient zaś na szybkości. Organizacja dowozu jest scentralizowana w stacji miejskiej. Szofer, prowadzący pojazd, pozostaje w nieustannym kontakcie telefonicznym z dyspozytorem, który wydaje mu polecenia co do drogi, jaką winien odbyć. Tenże dyspozytor odbiera zamówienia od klientów i pozostaje w ustawicznej łączności z magazynami i stacją kolei. W ten sposób uzyskuje się szybkie, celowe kursy samochodów zbierających pokarm przewozowy, dla kolei w wielkich miastach.

W ruchu osobowym ważne są przyśpieszenia i komfort, jaki kolej wprowadza w komunikacji pośpiesznej bez podnoszenia cen biletów. Wzorem udogodnień w zakresie budowy wagonów są wagony pociągów kometowych, rakietowych, złotych i niebieskich, Ameryki, Francji, Belgji, Niemiec, Anglji. Pociągi te prowadzą osobne biblioteki, palarnie, salony, nawet łazienki. Luksus to jeden z uroków samochodu, podsycany przez prasę.

Prowadzenie linij dalekobieżnych przez kolej za pomocą samochodów, usprawiedliwione jest w pewnych wypadkach, gdy ruch parowy się nie opłaca. Systemem takim posługują się koleje P. L. M (Francja), posiadające ogromną własną sieć komunikacji samochodowej.

Usprawnienia wymagają czynności taryfowo-ekspedycyjne, jak: ulepszenie służby stacyjnej pod względem czasowym i sprawności, ładowanie towarów przez kolej, uproszczenie formalności przewozowych, i przeniesienie ich do domu klienta łącznie z dowozem, skrócenie terminów dostawy, pewne zniżki i taryfy konkurencyjne (jednakże broń ta może być stosowaną tylko umiarkowanie, gdyż samochód może kolej bić o grosze), wchodzenie w porozumienia taryfowe z linjami dojazdowemi, taryfy okresowe, robotnicze, podmiejskie, wycieczkowe, okrężne, dzienne powrotne, taryfy samochodowo-kolejowe, organizowanie wycieczek.

Na specjalną uwagę zasługuje t. zw. system skrzyniowy. Specjalnie urządzone żelazne skrzynie kolejowe na kółeczkach ułatwiają łatwy przewóz samochodem i koleją. Skrzynię taką dostarcza kolej do domu klienta, który płaci za nią taryfę uzależnioną tylko od wielkości skrzyni i drogi przewozu. Oszczędza się przez to wielu kłopotów z opakowaniem poszczególnych sztuk. Ekonomiczność i praktyczność tego transportu zjednała mu wielu przyjaciół, jednak ostateczna organizacja takich przewozów, wywołuje jeszcze liczne dyskusje. Ważnem jest ustawiczne racjonalizowanie przedsiębiorstwa kolejowego, zwłaszcza pod względem gospodarki cieplnej, personalnej, taborowej.

Należy też współpracować i organizować pomocnicze przedsiębiorstwa, zastępujące drobną pracę werbowniczą kolei. Znakomitym przykładem takiego przedsiębiorstwa jest szwajcarska SESA (Schweizer Expressgut A. G.) towarzystwo stojące na usługach kolei, przyjmujące na siebie całkowity dowóz i wszelkie pośrednictwo pomiędzy poszczególnemi środkami komunikacji. „Sesa" skupia całokształt przewozu, drobnicy nie posiadając sama nic prócz agencyj, porozumiewając się ze spedycjami, drobnymi przewoźnikami, pocztą i koleją. Niezależnie od przewodu spełnia ona rolę magazyniera, bankiera, spedytora.

IV.

Przechodząc z kolei do omówienia stosunków w Polsce, należy rozpocząć od statystyki linij samochodowych w Polsce. Jest to statystyka po części nierealna, wobec wielkiego z każdym dniem postępu, niemniej wskaże nam ona tempo tego rozwoju.

	linij:	przedsiębiorstw:	autobusów:	kilometrów linij:	osób dziennie:	rocznie:
1927:	984	777	1067	14.000	100.000	36.000.000
1928:	2041	1717	2121	20.000	138.750	50.000.000

W tymże czasie wzrosła liczba pasażerokilometrów z 2,3 miljona na 4,5 miljona dziennie, a liczba autobusokilometrów z 140,000 na 285,000 dziennie. Według tej statystyki obejmującej tylko ruch autobusowy, przedsiębiorstwa zarobiły w 1927 około 86 zaś w 1928 około 164 miljonów, licząc po 10 groszy przeciętnie za kilometr t. j. tyle co za drugą klasę w pociągach osobowych. Rozwój polskich przedsiębiorstw samochodowych, charakteryzuje się następ. cechami. Zastępowanie roli kolei, w okolicach, które kolei nie posiadają. Stąd ziemie b. zaboru rosyjskiego mają najgęstszą sieć samochodową. W Polsce największą sieć ma województwo Łódzkie, Warszawskie, Kieleckie, Lubelskie, poczem dopiero idą województwa małopolskie a na końcu wielkopolskie, które posiadają konsekwentną sieć kolejową i czwartą klasę. Podczas gdy na Śląsku wszystkie rodzaje komunikacji znajdują obfity plon dla siebie, na kresach samochód jest nieocenionym dobroczyńcą, łącząc odległe i zapadłe kąty, które nigdyby się kolei nie doczekały.

Skrępowanie samochodu złym stanem dróg. Plan rozbudowy dróg, tylko powoli wchodzi w życie, brak mu dostatecznych źródeł pieniężnych. Przeważnie rozbudowywane są trakty równoległe do kolei, co wiedzie do tego, iż samochód, zamiast docierać łatwo do miejscowości pozbawionych kolei, kunkuruje chętnie na równoległych szlakach z koleją. Złe drogi przyczyniają się do łatwego niszczenia taboru i utrudniają wprowadzenie ekonomiczniejszych wielkich autobusów.

Dalszą cechą jest wielkie rozdrobnienie produkcyjne, wyrażające się w stosunku linji do przedsiębiorstwa i do samochodu jak 1:1:1, podczas gdy w należycie rozwiniętych organizacjach przedsiębiorstwo winno prowadzić kilka linij. Przedsiębiorstwa prowadzące po jednym aucie pracują nieekonomicznie, a brak koordynacji i silna rywalizacja, utrudnia postęp w tej mierze. Pod tym względem następuje stała poprawa zakresie organizacyjnym. Jesienią b. r. zawiązała się w Warszawie organizacja zawodowa, która oby potrafiła usunąć, ujemne skutki rozdrobnienia.

Rozdrobnienie zawdzięczamy po części brakowi kapitałów, stanowi dróg, ale również i brakowi do niedawna dostatecznych norm prawnych. Brak ten już po większej części usunięto w zakresie przepisów przewozowo-technicznych. Aktualną w Polsce stała się sprawa przywrócenia lub ostatecznie zarzucenia systemu koncesyjnego, który obowiązywał do czasu wejścia w życie ustawy przemysłowej z 1927 r., a następnie został zniesiony.

W porównaniu z zagranicą, autobus polski ma większy bieg przeciętny i przewozi 16 osób na 14 kilometrach. Porównując stosunki n. p. z Niemcami, otrzymujemy proporcję komunikacyjnej siły ekonomicznej Niemiec do Polski: jak 4:1 proporcję ogólej liczby samochodów 52:1, natomiast proporcję liczby samochodów publicznych 4:1 (r. 1928).

Polskie prawo autobusowe, jako specjalna dziedzina ogólnego prawa samochodowego, względnie drogowego, ma początki w Rozp. Rady Ministrów z dn. 29.I.1921 r. Z rozporządzenia tego, ustanawiające system koncesyjny, pozostały obecnie tylko szczątkowe przepisy przejęte przez następne publikacje. Z kolei idzie *Ustawa* o przepisach porządkowych na drogach publicznych z dnia 7.X. 1921 r. która jest z tej racji ważną, iż ustala ona kompetencję Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrami SprawWezwnętrznych i Wojskowych w sprawach samochodowych. O współudziale Ministra Komunikacji ustawa nie wspomina. Poprzednio wymienione Rozporządzenie, uznawało wprawdzie opinjowanie kolei przed udzielaniem koncesji, upadło ono jednak z wejściem w życie, nieuznającej koncesji *Ustawy Przemysłowej* z 1927 r. W dobie tworzenia się tej ustawy, odsunięto pretensje resortów pocztowego i kolejowego do objęcia patronatu koncesyjnego. Temsamem utrzymało się całkowicie „drogowe" i „liberalne" prawodawstwo dla linij samochodowych. Tu wspomieć należy, iż w wielu państwach zagranicznych, poczcie i kolejom nadane są przywileje w zakresie prowadzenia linij samochodowych.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministrów S. Wew. oraz S. Woj. z 27I-1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, stanowi podstawowe przepisy techniczne, ruchowe, taborowe, osobowe, rejestracyjne dla ogółu pojazdów mechanicznych, nie wyłączając linjowych, określając podmiotowe, przedmiotowe i formalne wymogi wszelkiej komunikacji samochodowej, natomiast w zamach tych przepisów znajdują się pewne specjalne obostrzenia dla samochodów linjowych, dotyczące technicznego ich wyposażenia i uprawnień podmiotowych.

W dniu 17.IV. 1929 r.. ujrzało światło dzienne *Rozporządzenie* tychże Ministrów, dotyczące, już tylko wyłącznie ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymania publicznej komunikacji. Są to bardzo wyczerpujące i postępowo ujęte przepisy techniczne, ruchowe, przepisy wygody, przepisy przewozowe, porządkowe i rejestracyjne. Przyczynią się one niechybnie, do usunięcia licznych niedogodności w zakresie pewności ruchu, regularności, bezpieczeństwa i wygody. Niemniej powołane sfery nadzorcze uznały, iż wspomniane prawodawstwo nie uchwytuje i nie reguluje w sposób wystarczający sprawy, prawidłowego rozwoju komunikacji linjowej, zgodnie z interesem publicznym i dlatego, wystąpiło z projektami ustawy koncesyjnej, oraz podatku od samochodów.

Oba projekty poddane zostały szerokiej dyskusji, przyczem projekt koncesyjny nie znajduje uznania sfer gospodarczych, które ujmują sprawę z punktu producentów, nie licząc się z faktem, iż uregulowanie koncesyjne na dalszą metę przynosi i dla tych sfer poważne korzyści natury organizacyjnej. Projekt podatkowy zastał niedawno wycofany do nowej przeróbki. Projekt koncesyjny, dotyczy tylko komunikacji osobowej w określonej minimalnej wielkości autobusach, przewiduje opinjowanie kolei, podobnie do pierwotnego rozporządzenia z 1921 r., określa obowiązki związane z koncesją i warunkuje jej nadanie od uprzedniego zbadania, czy interes publiczny nie jest zagrożony. Przewiduje on instancje i czasokres obowiązywania koncesji przepisy odpowiedzialności i zawiera inne przepisy natury koncesyjnej.

Na zakończenie wypada jeszcze wskazać na środki zaradcze, jakie poczyniła kolej polska w walce z samochodami. Ogromny rozwój gospodarczy Polski i słaba sieć kolejowa wpłynęły na mniejszą jaskrawość tarć. Jednak, jak wskazano, konkurencja równoległa jest poważną i podcina nawet, byt małych kolejek, czemu należałoby w pewnych przynajmniej wypadkach zapobiec czasowo systemem koncesyjnym. W zakresie usprawnień, kolej polska stale przyśpiesza biegi pociągów towarowych, ulepsza organizację przewozów, eksperymentuje akumulatorowozami i motorowozami, usprawnia ekspedycje towarowe. Na przeszkodzie stoją nadal: brak dostatecznych kapitałów, pochłanianych wciąż jeszcze przez odbudowę powojenną i małe wpływy. Nie ulega wątpliwości, iż komercjalizacja kolei, przyspieszyła by tu poważnie działalność kolei.

Wśród dalszych zabiegów, należy wskazać dążność do elektryfikacji kolejek, potrzeba usprawnienia w zakresie stacyj miejskich, które należałoby bardziej zespolić z koleją, a równocześnie skomercjalizować. Nowa taryfa towarowa ustosunkowuje się do kupca bardziej po kupiecku i upraszcza pewne formalności, oraz osłabia rygory. Wydano liczne taryfy ulgowe. tak w ruchu osobowym, jak towarowym, m. in. znaną jest t. zw. taryfa A 1, dająca ogólną ulgę przy przewozie towaru z odległości 1—100 km.

Pozostaje do zrobienia: organizacja dowozu, nawiązanie kontaktu z przedsiębiorstwami samochodowemi (co będzie ułatwione, gdy te przedsiębiorstwa choć jako tako się zcalą), prowadzenie własnych linij samochodowych (narazie ze względów finansowych i wobec braku dostatecznych podstaw organizacji samochodowej — niewykonalne). Wreszcie bardzo ważnem jest przyczynienie się samochodu do budowy dróg w formie podatku państwowego, oraz zwolnienie kolei od lokalnego podatku miejskiego pobieranego w 52 miastach b. zaboru rosyjskiego i austryjackiego na różnych normach, od którego to podatku dzisiaj wolny jest samochód. Te dwa zarządzenia natury finansowej, zniosłyby sztuczną nierówność, krzywdzącą obecnie przewozy kolejowe.

Ważnem byłoby nawiązanie kontaktu wszystkich zainteresowanych władz w sprawie samochodowej w formie Rady Samochodowej. Rozwój bowiem komunikacji samochodowej ma pierwszorzędne znaczenie dla wszystkich resortów i dla całego kraju, problemy wynikające stąd olbrzymieją z dniem każdym. Niedopatrzenia zaś pierwotne, mogą doprowadzić do wielkich strat, na co ubogi w kapitał kraj, jakim jest Polska — pozwolić sobie nie może.

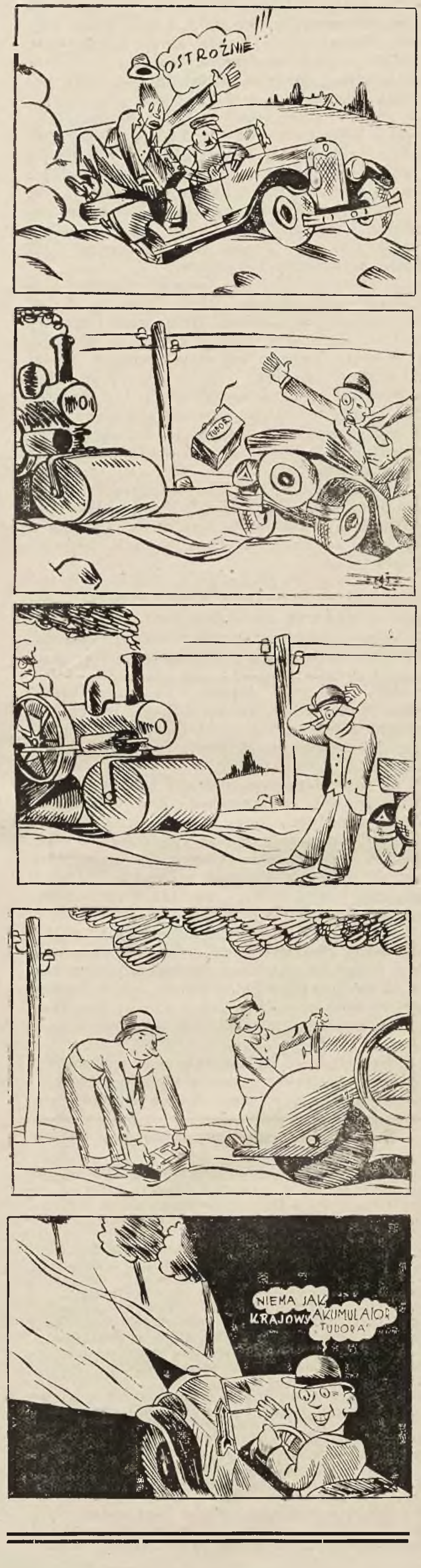
Kończąc niniejszy artykuł, wyrażamy nadzieję, iż tak w Polsce, jak już to się stało w innych krajach, dalszy rozwój pójdzie po linji wzajemnego porozumienia, dla wzajemnego podziału pracy i współpracy, a w tym kierunku jest jeszcze niemało do zrobienia, tak w zakresie koordynacji przepisów, jak koordynacji i organizacji przedsiębiorstw i władz.

Adw. R. A.

SPROSTOWANIE:

W numerze poprzednim tygodnika naszego, w sprawozdaniu z zawodów „Wolniej,.. wolniej...", wkradła się następująca omyłka: świece S. E. V. przyznane p. Chwedorukowi, ofiarowane były nie przez firmę „Motor-Sport", a przez firmę „MAGNET" — p. Zygmunta Popławskiego, co niniejszem prostujemy.

Redakcja.



Odrodzenie samochodu sportowego.

Wrażenia z Salonu Automobilowego w Chicago.

(Korespondencja własna) *(Chicago w listopadzie).*

W budowie nadwozi samochodowych w Ameryce, zaszła zasadnicza i wiele znacząca zmiana, którą w wysokim stopniu zawdzięczać należy nietyle wytwórniom samochodowym, ile wytwórniom karoserji. Wytwórnie karoserji, z małymi wyjątkami, stanowią dzisiaj jakby część lub wydział fabryk samochodów, które z konieczności zwróciły się do nich z prośbą o współpracę. Oto dlaczego dzisiaj nabywca samochodu Cadillac lub La Salle żąda, aby karoserja była wyrobu fabryki Fleetwood, dawniej jednej z największych wytwórni karoserji, a dziś działu General Motors p. n. Fisher Body Corporation Division of General Motors. Tak samo wytwórnia nadwozi Brewster, która od roku 1810 budowała kartery dla amerykańskiej arystokracji, dziś stanowi dział *amerykańskich zakładów Rolls-Royce'a.* Wytwórnia zaś Locke, buduje dziś w swych starych zakładach w New-Yorku i w olbrzymiej nowoczesnej fabryce w Rochester piękne i ciągle nowe w linji i konstrukcji nadwozia dla Chryslera. W ostatnich czasach zawarto cały szereg podobnych „małżeństw", których tutaj poprostu z braku miejsca i obawy, aby nie znudzić Czytelnika, wyliczać nie będziemy.

Powyższy fakt nie wywarł jednak zbyt wielkiego znaczenia na 25-ty Doroczny Salon Automobilowy w Chicago. Salon został otwarty dnia 9 listopada w Hotelu Drake, w Chicago, na przeciąg jednego tygodnia, poczem został przeniesiony na okres 1 grudzień — 7 grudzień do New-Yorku, skąd powędruje do Los Angeles i San Francisco. Wystawione wozy są piękniejsze jak kiedykolwiek, *nie ustępują im zaś ceny,* które się wahają od dziesięciu do dwudziestu pięciu tysięcy dolarów!

Salon ten — to wielkie przedsięwzięcie handlowe, to *międzynarodowy turniej pięknych samochodów* o światowem znaczeniu, to źródło wszelkich inowacji w konstrukcjach nadwozi i podwozi.

Uważając budowanego w Ameryce Rolls-Royce'a za reprezentanta Anglji, w Salonie została wystawiona zmotoryzowana idea pięciu narodów. Między eksponowanemi podwoziami. Amerykę reprezentują następujące marki: Cadillac, Cord, Cunningham, Duesenberg, du Pont, Franklin, La Salle, Lincoln, Packard, Pierce-Arrow, Rolls-Royce, Ruxton i Stutz. Włochy reprezentuje jak zwykle Isotta-Fraschini, Belgję— Minerva, Niemcy — Mercedes-Benz i Francję— Renault.

W roku bieżącym, nastąpił zdaje się gwałtowny podział na samochody krańcowo luksusowe i samochody krańcowo proste. Zwłaszcza te ostatnie, powstały pod wpływem prądów europejskich. Czy też amerykańscy nouveaux riches dość długo posiadają swe pieniądze i zdążyli nasiąknąć trochę kulturą, czy też z umysłu naśladują ludzi o bardziej wyrobionym smaku, dość że samochody luksusowe, gromadzące na postojach tłumy ciekawych, nie są już tak pożądane, jak w latach bezpośrednio następujących po wojnie. W każdym razie Salon tegoroczny, jest pełen wozów, *wykończonych w jednej barwie,* bez zewnętrznych rzeźb i wszelkich ekscentrycznych dodatków.

Przyglądając się uważnie samochodom wystawionym w Salonie, można znaleźć wiele ciekawych szczegółów. Rolls-Royce wystawił np. ośm kosztownych samochodów w Chicago, a dziesięć — w New-Yorku. Piękno mozaikowej roboty zamkniętych wozów Rolls-Royce, *poprostu zapiera dech.* Nadwozia ich odpowiadają wszelkim wymogom techniki i estetyki. Rolls-Royce w Ameryce buduje około 12 samochodów tygodniowo i cieszy się dużym pobytem, nawet teraz, po ostatnim krachu giełdowym na Wall Street.

Salon służy za tło dla pierwszego występu dwuch nowych samochodów o napędzie na przednie koła: — Cord, zbudowany przez zakłady Auburn i Ruxton — przez nowozałożoną wytwórnię New Era Motors. Konstrukcja podwozia o napędzie na przednie koła, jest prawdopodobnie Czytelnikom znana, dlatego też nie będziemy jej tutaj opisywać. Same samochody posiadają piękny wygląd i płynne linje. Są one, dzięki brakowi zwykłego mechanizmu na tylnej osi, bardzo niskie i odznaczają się wielką długością, zwłaszcza Cord.

Zasadniczą cechą wszystkich samochodów, wystawionych w Salonie, jest zachowanie pewnej pochyłości w linjach, w przeciwieństwie do samochodów starych, które utrzymują linje więcej prostopadłe.

Jakkolwiek wszelkie zewnętrzne błyszczące części, większości wystawionych w Salonie wozów, są chromo-niklowane, to jednak samochody Pierce-Arrow są wyjątkiem, gdyż wytwórnia ich wprowadziła zastosowanie czystej stali nie tylko do latarń przednich, okucia chłodnicy i innych błyszczących części zewnętrznych, lecz również do zakrętek, sworzni i śrub. Wiadomo, że cały szereg innych fabryk czyni doświadczenia z tym metalem i osoby kompetentne przepowiadają, że zastąpi on w *najbliższej przyszłości* chrom-nikiel.

Dotąd takie części, jak błotniki, zderzaki, resory, klamry dla zapasowych kół, zbiorniki na benzynę, skrzynki na narzędzia i t. d. były wyrabiane przez wytwórnie podwozi, która je przekazywała wytwórniom karoserji. Dziś te ostatnie przejęły wszystkie te czynności, upiększając je odpowiednio—celem dostosowania ich do całości samochodu.

Między innemi wystawione samochody posiadają następujące cechy:

Ogólne stosowanie nietłukącego się szkła.

Ogólne wprowadzenie otwartych samochodów sportowych.

Ogromna pomysłowość w urządzeniu przesuwalnych siedzeń tylnych i przednich, kierownic, pedałów hamulcowych i sprzęgłowych, oraz poręczy.

Wiele oryginalnych ulepszeń w konstrukcji i rysunku nadwozi.

Ogólne wprowadzenie spokojnych i pięknych barw, zamiast dawnych — krzyczących i jaskrawych.

Zastosowanie nowych materjałów do wyścielania siedzeń i wnętrz.

Zastosowanie zdobyczy nowoczesnej sztuki dla dekorowania wnętrz.

Większa troska o bagaż, wygody pasażera i komfort.

Mówiąc o nadwoziach sportowych wyróżnia się samochód Pierce-Arrow; pięcio-osobowe coupè sportowe Brunna, ze składaną budą, po złożeniu której, samochód przyjmuje wygląd roadster. Drugim wyróżniającym się typem jest Lincoln, posiadający rownież składaną budę. Oprócz tych dwuch samochodów, wyróżniają się również, swym ultra sportowym wyglądem, Stutz i Franclin — El Pirata. Wszystkie te wozy posiadają szczególnie niskie dachy, które wogóle charakteryzują dzisiejsze kryte samochody. *(R. D.)*

Samolot — ptak wynaleziony (?)

Z Paryża donoszą, że młody lotnik francuski, który podczas wojny omal nie stracił życia, skonstruował w zupełnej tajemnicy, nowy typ samolotu, który będzie popędzany całkiem słabym motorem i nawet przy zupełnem wyłączeniu tegoż — będzie mógł utrzymać się w powietrzu.

Wynalazca, Henri Le Maout, poczynił już pierwsze próby, na swoim nowym aparacie i sądzi, że będzie go mógł wkrótce zaprezentować publicznie.

Podczas gdy hiszpański lotnik-wynalazca de Cierva zaopatrzył swój aparat „Autogyro" w śmigła, naśladujące wiatraki, Maout przyczepił do swego, lekkie i łatwe w manipulacji skrzydła, które zmniejszą opór powietrza i w ten sposób pozwolą samolotowi, utrzymać się przez dłuższy czas w powietrzu, bez popędu motorowego.

Skrzydła te są bardzo małe i reagują z wielką wrażliwością na najmniejszą zmianę. Ze względu na swój mały ciężar i na łatwość w pokonywaniu oporu powietrza, może aparat Le Maout zadowolił się motorem o sile zaledwie czterech koni.

Cały aparat ma tylko 5 metrów długości i około 3,6 mtr. wysokości. Waży razem z motorem tylko 225 kilogramów.

Wynalazca twierdzi, że jego samolot-ptak może lądować na każdej przestrzeni, przewyższającej 9 mtr. kwadratowych, poruszając swemi skrzydłami, jak ptak.

Za księciem Walji — Bernard Shaw.

Prowadzenie samolotu, stało się w ostatnich czasach namiętnością Londyńczyków. Każden szanujący się gentleman chce posiadać własny, aparat, tembardziej że Książe Walji, uważany przez wszystkich za autorytet, pod względem szyku i elegancji, posiada mały aparat na którym pokazuje, jak prawdziwy gentleman nawet nad ziemią powinien się zachowywać. Krótko mówiąc awiatyka stała się przedmiotem marzeń starych i młodych, kobiet i mężczyzn; wystarczy nam bowiem, podać jako przykład pana Plumkett *75-cio letniego* Irlandczyka, który w tych dniach złożył z pomyślnym rezultatem egzamin na pilota.

Nie chcąc pozostawać za innymi w tyle i przystosując się do ogólnego prądu, Bernard Shaw rozpoczął swe loty, aby się z bliska zapoznać z wychwalaną przez wszystkich przyjemnością tego sportu. I podczas kiedy inni odczuwali całą poezję jazdy napowietrznej, Shaw nawet nad ziemią nie stracił swej irlandzkiej flegmy i nie widział powodu do syntymentalnych zachwytów, twierdząc że obłoki daleko ładniej wyglądają z ziemi, niż jeżeli się znajdować między nimi. Mgła, wśród której się znajdował, nie imponowała mu wcale, a na wysokości 3000 metrów stał się nawet sennym i szum śmigi drażnił go więcej niż chałas kolejki podziemnej, na który tak się jej pasażerowie uskarżają. Shaw nie byłby jednak sobą, gdyby się nie przezwyciężył, co też się stało; gdyż z jego własnych ust usłyszano zdanie, że w obecnych czasach jedną z koniecznych umiejętności, które człowiek powinien posiadać, to znajomość samolotu i jego prowadzenia. Wychodzi on z dość ciekawego założenia, a mianowicie, że żaden mężczyzna nie powinien dopuścić, aby w jakiejkolwiek dziedzinie mógł być przez kobietę zdystansowany, wobec czego w awiatyce, w której kobiety zdobyły się na kilka już wyczynów sportowych, powinien nadal swój prym utrzymywać.

HENRYK FORD

Ceny jego samochodów i wynagrodzenie robotników

Jak podaje angielski tygodnik „Motor", Henryk Ford po zredukowaniu cen swych samochodów w St. Zjednoczonych, postanowił odpowiednio zwiększyć wynagrodzenie swych pracowników.

Z napędem ślimakowym.

Jeden z asów sportu samochodowego w Anglji, Dawid Brown, zdobył na swym samochodzie Vauxhall-Villiers—Specjal, z napędem ślimakowym cały szereg nagród. Zdobył on mianowicie drugie miejsce w klasie 5-ej, dla samochodów wyścigowych w Shelsley Walsh, dwa drugie z rozbiegu w zawodach w Saurhport, które odbyły się w październiku oraz, zwyciężył w wszystkich biegach, jakie odbyły się również w Southport dn. 9 listopada. Wóz jego jest samochodem doświadczalnym, specjalnie dla niego skonstruowanym. Posiada on napęd ślimakowy D.B.S. oraz trzy-litrowy silnik Vauxhall.

Licytacja „Złotej Strzały".

Słynna wyścigówka, rekordzisty szybkości w jeździe samochodowej mjr. Segrave „Golden Arrow" ma być wystawiona na licytację, jako należąca do masy konkursowej spekulanta Hornego.

Za lat trzydzieści.

Konstruktor i fabrykant samolotów amerykańskich Edward A. Stinson wyraził bardzo optymistyczne zapatrywanie na rozwój samolotów. Twierdzi on, że za 10 lat roczna produkcja samolotów wyniesie 150.000 sztuk, za 20 lat — miljon samolotów, a za 30 lat 5 miljonów samolotów. (?) Rozwój przemysłu samolotowego idzie tą samą drogą, co niegdyś rozwój automobilizmu i skutkiem tego można mu prorokować taką samą przyszłość.

Ci, którzy śledzili rozwój lotnictwa — powiada Stinson — musieli zauważyć analogję pomiędzy samolotem a samochodem. W r. 1900, kiedy jazda wozem bez koni wydawała się takiem samem ryzykiem, jak dzisiaj — niesłusznie używanie samolotu, produkowano w Stanach Zjednoczonych 4.192 samochodów rocznie, a więc mniejwięcej taką samą ilość, jak w r. 1928 wyprodukowano samolotów.

Dzisiaj sprzedają fabryki samolotów, aparaty lotnicze nie jako rzecz sensacyjną, tylko jako solidną robotę. Chociaż na razie głównymi odbiorcami są państwa i wielkie przedsiębiorstwa, to jednak używa się również ruch sprzedawczy samolotów prywatnych".

Stinson twierdzi dalej, iż koniecznie są jeszcze rozmaite ulepszenia i wynalazki na polu samolotów, a wówczas dopiero będzie można przystąpić do ich masowej produkcji.

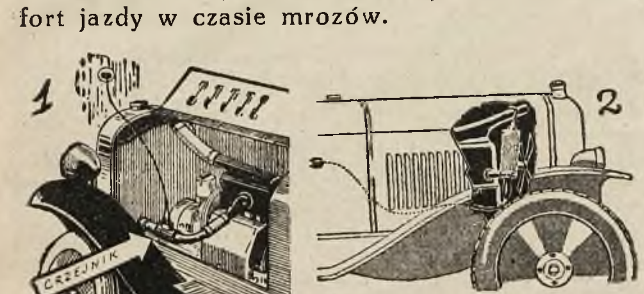
„Samoloty — powiada Stinson — muszą osiągnąć ten sam stopień pewności i bezpieczeństwa, jakie przedstawiają dzisiaj samochody w pojęciu ogółu. Kiedy to nastąpi, samoloty będą tak samo rozpowszechnione jak dzisiejsze auta".

Inż. *Joule.*

PORADNIK AUTOMOBILISTY.

Ignacy Lojek — Tłuszcz, zapytuje: *„jakie są sposoby ogrzewania samochodu w zimie i który z nich jest najlepszy?"*.

Pytanie to jest bardzo na czasie, wobec nadchodzących mrozów. Ogrzewanie wozów należy podzielić na trzy kategorje: 1) ogrzewanie wody w chłodnicy w czasie postoju w garażu, 2) ogrzewanie silnika podczas dłuższego postoju na dworze i wreszcie 3) ogrzewanie wnętrza wozu podczas jazdy. Dwie pierwsze kategorje, mają na celu zabezpieczenie przed zamarznięciem wody w chłodnicy i jej uszkodzeniem, oraz ułatwienie rozruchu, trzecia zaś daje większy komfort jazdy w czasie mrozów.



Rys. 1. Grzejnik elektryczny HIEN do grzania wody w chłodnicy podczas postoju w garażu.
Rys. 2. Grzejnik elektryczny przenośny ELHEIKO.

Jako przykład pierwszej kategorji, można wskazać grzejnik elektryczny systemu HIEN (rys. 1), który wmontowany jest na stałe w obwód wody chłodzącej. Wtyczkę załącza się do kontaktu sieci prądu miejskiego, znajdującego się w garażu.

Jako drugi przykład, można wymienić aparat ELHEIKO, który tem różni się od poprzedniego, że nie jest on wmontowany, a zawieszony wprost pod maską silnika. Wprawdzie zużywa on nieco więcej prądu, ma natomiast tę zaletę, że daje się zastosować i do innych celów dzięki swej przenośności.



Rys. 3. Ogrzewanie wnętrza autobusu systemem „ATLAS".
Rys. 4. Ogrzewanie systemem „ATLAS" w zastosowaniu do samochodu prywatnego.

Druga grupa składa się z całej masy rozmaitych piecyków spirytusowych, benzynowych etc., które można w miarę potrzeby umieszczać pod maską silnika lub wewnątrz wozu. Ogólną zasadą jest, że piecyk taki nie może posiadać otwartego płomienia, a to ze względu na niebezpieczeństwo wybuchu benzyny. Dlatego też piecyki takie, zazwyczaj oparte są na zasadzie powolnego żarzenia przy zmniejszonym dopływie powietrza. Jest ich bardzo wiele ale naogół nie są one świetne: dają mało ciepła, a dużo swędu.



Rys. 5. Montaż ogrzewania „ATLAS" na rurze wylotowej: skierowanie spalin nie przez tłumik, a przez grzejnik.
Rys. 6. Widok grzejnika ogrzewania systemu „ATLAS".

Trzecią wreszcie grupę aparatów, do ogrzewania wnętrza wozu, reprezentuje aparat ATLAS, który pobiera swe ciepło od gazów wylotowych silnika, a więc działa tylko w czasie ruchu samochodu. Sposób działania tego urządzenia widać jasno z załączonych rysunków 3, 4, 5 i 6.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że wszystkie tu opisane aparaty są niestety pochodzenia zagranicznego, gdyż, mimo, że jest to produkcja mało skomplikowana nikt jeszcze u nas nie pomyślał o zajęciu się nią.

A wartoby, choćby ze względu na nasz chłodny klimat.

Nowy środek dla zalewania dziur w oponach.

W Anglji został wypuszczony na rynek nowy preparat, służący do zalewania dziur w przebitych oponach, nazwany „Puncturene". Puncturene jest szarawym proszkiem, który po zmieszaniu go z wodą tworzy rzadki płyn, podobny do mleka. O celowości tego preparatu świadczy wynik nast. doświadczenia: Wewnętrzna strona opony została wypełniona rozpuszczonym preparatem, poczem oponę założono na koło, którem przez krótki czas obracano, celem równomiernego rozmieszczenia Puncturene. Następnie wbito aż po łebki cztery 5-cio cm. gwoździe w oponę. Gdy je wyciągnięto, dało sie oczywiście słyszeć syczenie uchodzącego powietrza, które jednak natychmiast ustało po jednorazowem obróceniu kołem. Po tem przejechano samochodem kilka kilometrów i zmierzono ciśnienie powietrza, zawartego w oponie. Okazało się, że ciśnienie to nie uległo najmniejszej zmianie. Nowo wynaleziony proszek nie zamarza, jest nieszkodliwy dla dętki nie zapycha wentyla.



Samochodowy przemysł francuski i angielski.

Dziwna analogja zachodzi między francuskim i angielskim przemysłem samochodowym. Citroën rozpoczął budowę swych samochodów po wojnie i w tym samym prawie czasie, samochody Morris zaczęły się masowo ukazywać na na rynkach światowych. Francuski koncern Renault jest prawie tak stary, jak sam przemysł samochodowy i to samo można powiedzieć o angielskiej wytwórni Austin. W ten sposób na czele produkcji automobilowej po obu stronach kanału, stoi jedna nowa wytwórnia i jedna stara. Mało ludzi zdaje sobie sprawę z tego, co się dzieje na Zachodzie Europy. Cyfry, odnoszące się do przewidywanej produkcji Citroëna, które podaliśmy w poprzednich numerach, zadziwiły wielu automobilistów, interesujących się światowym przemysłem samochodowym. Fakt ten można łatwiej zrozumieć, jeżeli sobie uprzytomnimy, że cały przemysł samochodowy w Francji, został w krótkim czasie zmonopolizowany przez bardzo ograniczoną liczbę koncernów, z których dwa lub trzy, produkują 75 proc. całkowitej produkcji francuskiej, kilka mniejszych wytwórni wyrabia około 10.000 samochodów rocznie, resztę zaś produkują małe fabryczki, nie mogące się z tymi koncernami wogóle porównywać. Prawdopodobnie drugie miejsce po Citroënie, zajmuje we Francji koncern Renault, który swoją drogą, produkuje jeszcze inne objekty, nie tylko samochody, nie wyłączając nawet lokomotyw.

ZUŻYCIE BENZYNY W ANGLJI.

Zużycie benzyny w Anglji w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy bieżącego roku, wynosiło 5,239,245,920 litrów, co stanowi przyrost 204,069,700 litrów w stosunku do tego samego okresu roku ub.



Podróżującym po Saharze zbyteczną jest opona (porady z dobrego humoru).

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.